

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office eur péen des brevets



(11)

EP 0 716 247 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
12.06.1996 Patentblatt 1996/24

(51) Int. Cl.⁶: **F16D 69/02, F16D 23/04**

(21) Anmeldenummer: 95203320.7

(22) Anmeldetag: 01.12.1995

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE DE ES FR GB IT NL

(30) Priorität: 08.12.1994 DE 4443666

(71) Anmelder: **SINTERSTAHL Gesellschaft m.b.H.**
D-87629 Füssen (DE)

(72) Erfinder: **Die Erfinder haben auf ihre Nennung verzichtet**

(74) Vertreter: **Lohnert, Wolfgang, Dr.**
Plansee Aktiengesellschaft
A-6600 Reutte (AT)

(54) Synchronring mit reibfläche aus sinterbronze

(57) Die Erfindung betrifft ein Bauteil, insbesondere Synchronring, mit Reibflächen zur Reibsynchroisation in Kfz-Schaltgetrieben. Die zunehmende Miniaturisierung bei weiter steigenden Anforderungen hinsichtlich Leistungsübertragung und Schaltkomfort erfordern verbesserte Werkstoffe für die Reibflächen entsprechender Synchronisations-Einrichtungen. Der erfindungsgemäße Reibflächen-Werkstoff des Bauteils ist eine oberflächlich weitgehend porenfreie Sinterbronze mit das Reibverhalten, die Verschleißfestigkeit und den Schaltkomfort steigernden metallischen und nichtmetallischen Zusätzen, das sind, bezogen auf den Gesamtwerkstoff, bis zu 6 Gew.% Zink, bis zu 6 Gew.% Nickel, bis zu 3 Gew.% Molybdän, 1 - 6 Gew.% SiO₂ und/oder Al₂O₃, wahlweise 0,2 - 6 Gew.% Graphit und/oder MoS₂, Rest Bronze, bei definierter Teilchengröße im Ausgangspulver.

EP 0 716 247 A1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Bauteil für Synchronisier-
einrichtungen mit Reibflächen aus einer Bronzelegie-
rung, beispielsweise einen Synchronring, wie er
insbesondere unter hoher Reibbelastung in Schaltge-
trieben für Kraftfahrzeuge eingesetzt wird.

Es sind Ausgestaltungen von Synchronringen aus
einem einheitlichen Werkstoff bekannt, bei denen dieser
sowohl die mechanischen Festigkeitseigenschaften als
auch die beim Reibschluß zwischen den Oberflächen
von Synchronring und Gegenkonus geforderten Reibeig-
enschaften mitbringen muß. Es ist daneben bekannt,
Synchronringe in einer Art Sandwich-Bauweise zu ferti-
gen, wobei diesen ein Grundkörper aus dem Werkstoff
A die mechanischen Festigkeitseigenschaften und ein
auf diesen aufgebracht Reibring aus dem Werkstoff B
die vorteilhaften Reibeigenschaften verleiht. Für beide
Ausführungen von Synchronringen ist seit langem die
Verwendung von Messing- und Bronzewerkstoffen
bekannt, siehe dazu z.B. DE-AS 16 30 912, GB-PS 530
904.

Übliche Bronzelegierungen sind deutlich weicher
als Messinglegierungen. Weiche metallische Werkstoffe
wie Bronze neigen im Reibschluß mit Reibflächen aus
Stahl zu großem Verschleiß, d.h. zu geringer Lebens-
dauer. Es ist technisch erklärbar, daß schmelzmetallur-
gisch gefertigte Synchronringe aus verschiedenen
Messinglegierungen als preisgünstiges Standardbauteil
gelten und bis heute in PKW-Getrieben überwiegend
Verwendung finden.

Der Begriff "Bronze-Werkstoff" an sich läßt bezüglich
Materialzusammensetzung, Materialstruktur und -dichte
weite Ausgestaltungsbereiche offen. Die nachfolgenden
Ausführungen am Beispiel Reibwerkstoffe auf Eisenba-
sis zeigen, daß sich über die Änderung jeder der obigen
Werkstoff-Kenngrößen sehr unterschiedliche Klassen
von Reibwerkstoffen mit sehr unterschiedlichen Eigen-
schaften fertigen lassen und kommerziell verwertet wer-
den.

Die DE-OS 27 18 495 nennt in ihrem Hauptanspruch
für die im Reibschluß miteinander kuppelnden Teile einer
Synchronisierereinrichtung die Verwendung von Werkstof-
fen hoher Wärmeleitfähigkeit, wie aushärtbare, niedrig
legierte Kupferlegierung, ohne jedoch die Zusammen-
setzung der brauchbaren Legierungen, z.B. Messingle-
gierungen, näher zu beschreiben.

Auch die DE-OS 29 28 853 beschreibt in ihrem ein-
leitenden Teil zum Stand der Technik die Herstellung von
Synchronringen aus einem abriebbeständigen bzw. ver-
schleißfesten Metall, wie z.B. Messing oder Bronze als
Gußteile, wodurch derartige Synchronringe "im allge-
meinen sehr teuer sind".

Als erfinderische Weiterentwicklung wird dort eine Sand-
wich-Bauweise beschrieben, nach der der ringförmige
Haupt- bzw. Basiskörper aus einem Kunststoff besteht,
auf den ein Ringkörper aus verschleißfestem Metall mit
einer konischen Gleitfläche aufgebracht ist. Der Reibkör-

per kann entsprechend der Ausführungen aus Messing
oder Bronze bestehen.

Die Reibeigenschaften von Reibwerkstoffen für
Synchronringe lassen sich, vor allem auch in Anpassung
auf den Gegenkonus, z.B. aus Stahl, durch sehr unter-
schiedliche metallische und nichtmetallische Zugaben
zu einer metallischen Grundmatrix wesentlich beeinflus-
sen. In der DE-AS 12 07 708 ist beispielsweise ein gesin-
terter Reibbelag auf Eisenbasis beschrieben, der als
Zusatz neben kleinen Mengen an Graphit, Siliziumdi-
oxid, Blei und Zinn 12 - 25 % Kupfer enthalten kann.
Entsprechend der US-PS 22 14 104 ist der Reibbelag
ein poröses, gesinteres Metallelement, das aus 78 Teil-
en Eisen, 20 % Blei und 2 Anteilen an Graphit besteht.

Bei sintermetallischen Reibwerkstoffen mit nichtme-
tallischen Zusätzen mangelt es bis heute regelmäßig an
der ausreichenden Pulververdichtung, d.h. es treten
Schwierigkeiten bei der Herstellung eines Reibmaterials
solcher Festigkeit auf, die den beim Reibeingriff zwi-
schen Synchronring und Gegenkonus auftretenden
hohen Pressdrücken und Temperaturbelastungen aus-
reichend standhält.

Die Literatur bietet zwar die Auswahl aus einer Viel-
zahl von speziellen Herstellungsverfahren zur Verarbei-
tung sehr unterschiedlicher metallischer und nicht
metallischer Werkstoffe an. Doch aufwendige pulverme-
tallurgische Herstellverfahren verteuern einen derart
gefertigten Synchronring in einem für derartige Massen-
teile untragbaren Ausmaß und erlauben zudem nur
einen unbefriedigenden Kompromiß von sich in der
Regel ausschließender hoher mechanischer Festigkeit
und guten Reibeigenschaften. Für erstere muß absolute
Porenfreiheit, für letztere muß nach Ansicht des Fach-
mannes eine grobkörnig poröse Werkstoffstruktur ange-
strebt werden.

Einen Qualitätssprung bedeutete bei Bauteilen für
Synchronisierereinrichtungen in hochbelasteten Kraftfahr-
zeuggetrieben die Einführung von Streusinterreibbelä-
gen. Bei Streusinterreibbelägen werden die
Reibwerkstoffe auf ein Trägerblech aufgebracht. Die
Herstellungskosten für derartige Synchronisierereinrich-
tungen mit Reibbelag sind jedoch so hoch, daß sie bis heute
überwiegend im Segment höchster Belastungsanfor-
derungen eingesetzt werden. Bei Standardgetrieben im
PKW werden nach wie vor schmelzmetallurgisch gefer-
tigte Vollmessingringe als Synchronringe verwendet.

Es ist daher die Aufgabe vorliegender Erfindung, ein
im Vergleich zu bekannten Ausführungen besonders
preisgünstiges Sinterbauteil für Synchronisierereinrich-
tungen bereitzustellen, das zumindest im Bereich seiner Reib-
flächen aus einem Werkstoff besteht, welcher in seinen
Festigkeits-, Reib- und Verschleißseigenschaften den
diesbezüglich bisher im Spitzenfeld liegenden, bekann-
ten, aber vergleichsweise teuren, oder nach aufwendigen
Verfahren herstellbaren Werkstoffen qualitativ nicht
nachsteht. Die Aufgabe umfaßt weiterhin die Bereitstel-
lung von zu dessen Herstellung geeigneter Verfahren
sowie Angaben zu dessen vorteilhafter Verwendung. Die
Aufgabe wird für ölgeschmierte Bauteile für Einrichtun-

gen zur Reibsynchroisation in Kfz-Schaltgetrieben, insbesondere für Synchronringe, erfindungsgemäß gelöst mit der Bereitstellung eines geeigneten, zumindest im Bereich seiner Reiboberfläche weitgehend porenfreien Sinter-Verbundwerkstoffes folgender Zusammensetzung:

1 - 6 Gew.% Silizium- und/oder Aluminiumoxid, wahlweise 0,2 - 6 Gew.% Graphit und/oder Molybdändisulfid, bis zu 6 Gew.% Zink, bis zu 6 Gew.% Nickel, bis zu 3 Gew.% Molybdän, Rest Bronze von 70 - 98 Gew.-Anteil Kupfer und 2 - 30 Gew.-Anteil Zinn, wobei die Teilchengrößen der zur Fertigung der Bronzelegierung verwendeten Ausgangspulver für die Metallkomponenten zwischen 5 und 60 µm, für Silizium- und/oder Aluminiumoxid zumindest mehrheitlich bei < 40 µm, und für Graphit und/oder Molybdändisulfid zumindest mehrheitlich bei < 5 µm liegen.

Die Patentunteransprüche beschreiben bevorzugte Ausführungen der Erfindung.

Der erfindungsgemäße Sinterbronze-Verbundwerkstoff enthält neben den für das Reib- und Verschleißverhalten unverzichtbaren Komponenten eine Reihe von weiteren alternativen Zusatzwerkstoffen. Diese beeinflussen zum einen vornehmlich die mechanischen Festigkeitseigenschaften und zum anderen die Gleiteigenschaften des Reibwerkstoffes. Die Zusatzwerkstoffe sind in ihrer Wirksamkeit als Werkstoffgruppe zu sehen, die in Summe in ihren Gewichts-Anteilen üblicherweise weit unter den Grenzanteilen des einzelnen Zusatzwerkstoffes bleiben.

Der erfindungsgemäße Bronze-Sinter-Verbundwerkstoff wird nach bekannten sintermetallurgischen Verfahren hergestellt. Im Unterschied zu bekannten Verbundwerkstoffen mit guter Reibcharakteristik läßt er sich mittels preiswerter Standardverfahren über das Pulverpressen zu Bauteilen, insbesondere auch zu kompletten mehrmaterialigen Verbund-Bauteilen hoher mechanischer Festigkeit versintern. Soweit Verfahrensoptimierungen erforderlich sind, liegen diese im Bereich des Könnens eines Durchschnittsfachmannes. Vermehrte Aufmerksamkeit verlangt die homogene Einbringung einzelner Materialkomponenten in die Pulvermischung. So läßt sich beispielsweise der wahlweise verwendete Zinkanteil in der wünschenswerten Homogenität und Menge nur über eine pulverförmige Messing-Vorlegierung einbringen.

Die erfindungswesentliche, weitgehend porenfreie Oberflächenzone des üblichen Sinterporosität aufweisenden Bronzereibwerkstoffes wird am fertig gesinterten und ggf. fertig gefügten Sinterbauteil mittels Überdrehen oder Überschleifen der Reibfläche erzeugt. Dabei werden mit der Materialabtragung zugleich die nach dem Sintern verbliebenen Poren zugeschmiert.

Nach einer bevorzugten Ausführung der Erfindung wird die so geschaffene Reiboberfläche anschließend mittels Hochdruck-Partikelstrahlens innerhalb einer Oberflächenzone geringer Tiefe nachverdichtet und

nachverfestigt, sowie oberflächlich gleichmäßig aufgeraut.

Bezogen auf seine bestimmungsgemäße Verwendung liegt der Vorteil des erfindungsgemäßen Verbund-Reibwerkstoffes und das aus ihm gefertigte Bauteil in einer für den Fachmann nicht vorhersehbaren Vielzahl nebeneinander vorliegender, günstiger Kenndaten und Eigenschaften; das sind

- das vergleichsweise problemlose und daher kostengünstige Versintern metallischer und nicht metallischer Materialkomponenten zu vergleichsweise dichten Bauteilen
- die wegen vergleichsweise hoher spezifischer Sinterdichte hohe mechanische Festigkeit und
- die trotz hoher Sinterdichte hervorragende Reibcharakteristik.

Neben den guten Verschleißseigenschaften auch bei für derartige Bauteile hohen Belastungen und hohen Flächenpressungen auf die Reibfläche, ist es vor allem die günstige Reibungszahl des erfindungsgemäßen Verbundwerkstoffes, von der der Fachmann bisher glaubte, diese nur mittels hochporöser Sinterreibwerkstoffe erzielen zu können und die bisher tatsächlich auch nur mittels poröser Werkstoffe erreicht wurden.

Dieser Vorteil ist besonders bedeutsam, weil er in der Reibpaarung mit bewährten, üblicherweise in Synchronisationseinrichtungen für Getriebe verwendeten glatten und porenfreien Gegenkoni aus Stahl erzielt wird. Besonders günstige Werte bezüglich Reibcharakteristik lassen sich im Vergleich zu Ausführungen nach dem bekannten Stand der Technik erzielen, wenn der erfindungsgemäße Reibverbundwerkstoff in einer Reibpaarung mit Stahl hoher Oberflächenporosität verwendet wird.

Die nachfolgenden Beispiele beschreiben bevorzugte Ausgestaltungen des erfindungsgemäßen Bauteils.

Dort werden anhand der Figuren 1 und 2 weiterhin die Reib- und Verschleißseigenschaften der Verbundwerkstoffe gemäß Beispiel mit Werkstoff-Gleitpaarungen bekannter Synchronisationseinrichtungen verglichen.

Beispiel 1

In einer bevorzugten Ausgestaltung des Erfindungsgegenstandes wird in den Grundkörper eines mit Reibflächen versehenen Synchronringes aus Sinterstahl ein ringförmiges Reibelement gemäß Erfindung eingepreßt oder alternativ direkt eingesintert.

Dazu werden 96 Gew.% vorlegiertes Bronzepulver (90 Teile Kupfer - 10 Teile Zinn) mit 3 Gew.% Quarzmehl und 1 Gew.% Graphit zu einer homogenen Pulvermischung verarbeitet. Das Bronzepulver hat eine Korngröße < 53 µm, wobei die Kornform unregelmäßig ist. Das Quarzmehl, SiO₂, weist eine Korngröße von im wesentlichen < 40 µm auf, d.h. 95 % des Quarzmehles besitzen eine Korngröße < 40 µm.

Das Graphitpulver (Lieferant Fa. Kropfmühle, VF 2) hat eine mittlere Korngröße von 2 µm.

Die so erhaltene Pulvermischung wird anschließend wahlweise in einer eigenen Vorform zu einem ringförmigen Grünling verpreßt, gesintert und der Sintering in den Grundkörper eingepreßt, oder das Pulver wird alternativ in Anwendung einer entsprechenden Adapterform direkt zwischen die Reiboberfläche des Synchrongrundringes und die Adapterform eingebracht, durch Einstampfen auf eine Klopfdichte von $p = 4,0 \text{ g/cm}^3$ verdichtet und schließlich bei 760° bis 850°C während 1/2 Stunde Sinterzeit direkt auf den Synchronring-Grundkörper aufgesintert. Nach dem Sintern hat der Reibwerkstoff eine Dichte von ca. 6 g/cm³.

Das gesinterte Verbund-Bauteil wird nachfolgend plasmatisiert und im Bereich der aktiven Reibfläche überdreht, d.h. mechanisch bearbeitet und innerhalb üblicher Toleranzen vom Sinter-Aufmaß auf Sollabmessung gebracht. Bei dieser Bearbeitung wird durch eine Art Werkstoff-Verschmieren eine, soweit über diesen Prozeß machbar, weitgehend porenfreie Oberflächenebene geschaffen.

Der Synchronring in Verbund-Bauweise weist eine die Reibfläche bildende ringförmige Zone hoher mechanischer Festigkeit und Dichte auf.

Das so gefertigte Bauteil wird in einem Prüfstand unter praxisnahen Bedingungen hinsichtlich seiner Reibeigenschaften untersucht und mit bekannten, im Kfz-Getriebebau regelmäßig verwendeten Bauteilen aus Werkstoffen bekannter Reibpaarungen verglichen.

Höchstbeanspruchte Synchronisierungen in Getrieben laufen ölgeschmiert. Entsprechend wurden die Reibtests am ölgeschmierten Bauteil in Verwendung handelsüblicher EP- und ATF-Getriebeöle durchgeführt. Das Reibverhalten eines Werkstoffes, bzw. einer daraus gefertigten Reibfläche in einer Reibpaarung wird vom Werkstoff der Gegenreibfläche entscheidend mitbestimmt. Üblicherweise besteht im Kfz-Getriebe eine Reibfläche eines Reibpaares aus porenfreiem Stahl, z.B. 16 Mn Cr 5. Alternativ werden heute für die Gegenreibfläche Stahlsorten mit poröser Oberflächenstruktur vorgeschlagen.

In den nachfolgend beschriebenen Tests kommen beide Werkstoff-Gruppen zum Einsatz.

Zwei wesentliche Kenngrößen zur Qualifizierung eines Reibwerkstoffes in einer bestimmten Reibpaarung sind seine Verschleißrate und sein durch die Reibungszahl μ als Funktion der Reib- bzw. Gleitgeschwindigkeit gekennzeichnetes Reibverhalten.

Diese Kenngrößen hängen wiederum maßgebend von der Belastung der jeweiligen Reibflächen ab, wobei die Belastung von Reibflächen üblicherweise durch die Flächenpressung $p \text{ (N/mm}^2\text{)}$ der Reibfläche und durch die spezifische Reibarbeit $q \text{ (J/mm}^2\text{)}$ gekennzeichnet sind. Typische bis hohe Belastungswerte für Synchronisierungen in Kfz-Getrieben sind

$p = 3 - 4,5 \text{ N/mm}^2$,
 $q = 0,3 - 0,45 \text{ J/mm}^2$.

Die Testergebnisse für das Bauteil gemäß vorliegender Erfindung werden in Figuren 1 und 2 zusammengefaßt und mit Ausführungen gemäß dem bekannten Stand der Technik verglichen. Das sind zum einen in der Praxis verwendete Synchronringe aus Messing in der Reibpaarung sowohl mit einem porösen, als auch mit einem nicht porösen Stahlgegenkonus, und zum anderen Synchronringe mit einer Streusinterreibbelagaufgabe im Bereich der Reibflächen in der Reibpaarung mit nicht porösen Flächen eines Stahlkonus.

Figur 1 zeigt den Verlauf der Reibungszahl für die genannten Reibwerkstoff-Paarungen in Abhängigkeit von der Gleitgeschwindigkeit.

Die Kurve 4 dieser Figur gibt das Reibungsverhalten des Reibwerkstoffes nach diesem Beispiel in einer Reibpaarung mit einem porösen Stahlkegel wieder.

Die Reibcharakteristik (Probe 4), die dem Fachmann zum "Schaltkomfort" Auskunft gibt, übertrifft die der Vergleichspaarungen nach dem Stand der Technik wesentlich. Im Gegensatz zum Stand der Technik (Proben 1 und 2) ist bei Probe 1 die Haftreibung ($v_g = 0$) nur geringfügig höher als die Gleitreibung ($v_g = 3 \text{ m/s}$). Gegenüber Streusinterreibbelägen (Probe 3) ist das bei entsprechender Reibcharakteristik konstant höhere Reibungszahlniveau der Reibpaarung gemäß Probe 4 von Vorteil, da es kürzere Schaltzeiten im Fahrzeug erlaubt.

Figur 2 zeigt Verschleißraten (Probe 4), im Vergleich mit Reibpaarungen nach dem Stand der Technik (Proben 1 bis 3), dargestellt als Oberflächen-Schichtdickenabtragung in Mikrometer Verschleiß pro 1.000 Schaltungen. Die Lebensdauer von Bauteilen gemäß Erfindung übertrifft unter praxisnahen, anspruchsvollen Versuchsbedingungen demzufolge Reibpaarungen nach dem Stand der Technik um ein Mehrfaches.

Beispiel 2

Beispiel 2 unterscheidet sich von Beispiel 1 in der Materialzusammensetzung des Reibwerkstoffes.

Es werden die folgenden Pulverkomponenten vermischt

- 67 Gew.% vorlegiertes Bronzepulver (90 Kupfer - 10 Zinn) der Qualität von Beispiel 1
- 30 Gew.% vorlegiertes Messingpulver (80 % Kupfer - 20 % Zinn) einer Korngröße (26 % > 40 µm, Rest < 40 µm)
- 3 Gew.% Quarzmehl der Qualität gemäß Beispiel 1.

Der obengenannte Messinganteil in der Pulvermischung entspricht einem Zinkanteil von ca. 6 Gew.%. Der Zinkzusatz wird dem Bronzepulver jedoch nicht in metallischer Form zugegeben, da andernfalls das Zink in der fertigen Legierung nicht in der gewünschten Homogenität vorliegt.

Wie in Beispiel 1 wird das vermischte Pulver nach Anlegen einer entsprechenden Preßform an den Synchronring-Grundkörper in einen Ringbereich eingeschüttet und mittels Heißpressen bei zu denen des

Beispiels 1 vergleichbaren Sinterzeiten und Sinteremperaturen auf dem Grundkörper aufgesintert.

Der Ringwerkstoff nach diesem Beispiel zeigt ebenfalls hohe Festigkeit und Dichte.

Die Reibcharakteristik ist als Kurve 5 in Figur 1 dargestellt. Das gegenüber Beispiel 1 nochmals verbesserte Verschleißverhalten eines Bauteiles in dieser bevorzugten Werkstoffausführung ist unter der Kennzahl 5 in Figur 2 dargestellt.

Patentansprüche

1. Bauteil für ölgeschmierte Einrichtungen zur Reib-synchronisation in Schaltgetrieben von Kraftfahrzeugen, wie Synchronring, mit Reibflächen aus einer Bronzelegierung, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Bronzelegierung ein, übliche Sinterporosität aufweisender, jedoch im Bereich seiner Reiboberfläche weitgehend porenfreier Sinter-Verbundwerkstoff folgender Zusammensetzung ist:
1 - 6 Gew.% Silizium- und/oder Aluminiumoxid, wahlweise 0,2 - 6 Gew.% Graphit und/oder Molybdädisulfid,
bis zu 6 Gew.% Zink,
bis zu 6 Gew.% Nickel,
bis zu 3 Gew.% Molybdän,
Rest Bronze von 70 - 98 Gew. -Anteil Kupfer und 2 - 30 Gew.-Anteil Zinn,
und wobei die Teilchengrößen der zur Fertigung der Bronzelegierung verwendeten Ausgangspulver für die Metallkomponenten zwischen 5 und 60 µm, für Silizium- und/oder Aluminiumoxid zumindest mehrheitlich bei < 40 µm, und für Graphit und/oder Molybdädisulfid zumindest mehrheitlich bei < 5 µm liegen.
2. Bauteil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbundwerkstoff SiO₂, bzw. Quarz in einem Anteil von 2,0 - 4,0 Gew.% enthält.
3. Bauteil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbundwerkstoff Al₂O₃ in einem Anteil von 0,4 - 1 Gew.% enthält.
4. Bauteil nach Anspruch 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Anteil an Graphit im Verbundwerkstoff 0,5 - 1,5 Gew.% beträgt.
5. Bauteil nach Anspruch 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbundwerkstoff aus 84 Gew.% Cu, 13 Gew.% Sn, 2 Gew.% SiO₂ und 1 Gew.% Graphit besteht.
6. Bauteil nach Anspruch 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbundwerkstoff aus 84 Gew.% Cu, 5 Gew.% Sn, 6 Gew.% Zn, 4 Gew.% SiO₂ und 1 Gew.% SiO₂ besteht.

7. Bauteil nach Anspruch 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß dieses ein selbsttragender Synchronring mit Sperrverzahnung und Anschlägen ist.

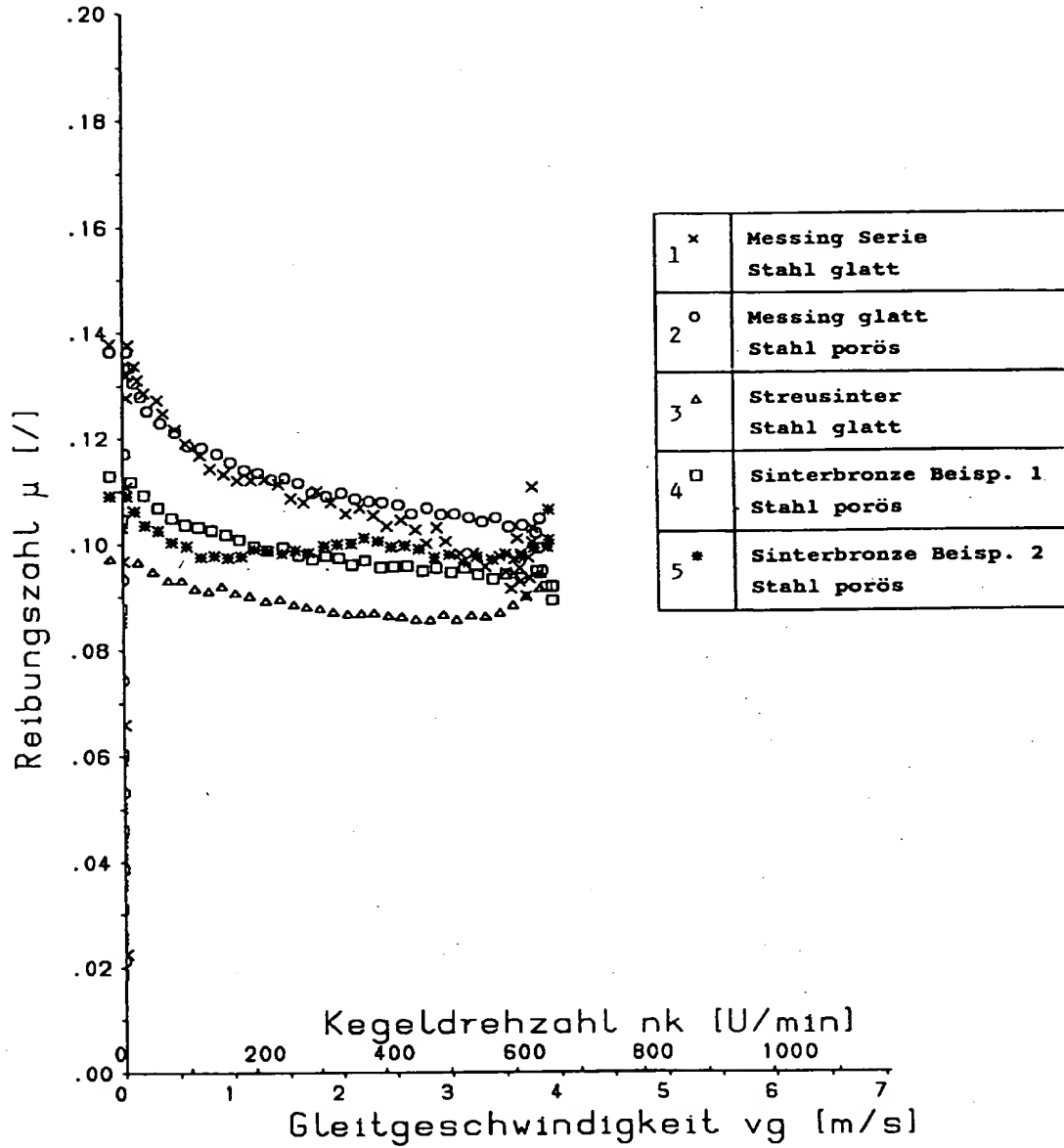
8. Bauteil nach Anspruch 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß dieses einen Reibkörper aufweist, der auf einen Grundkörper aufgepreßt, aufgeschweißt oder aufgesintert ist.

9. Verfahren zur Herstellung eines Bauteiles für Synchronisierereinrichtungen nach Anspruch 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß Ausgangspulver folgender Teilchengrößen verwendet werden,
Silizium- und/oder Aluminiumoxid-Pulver:
65 - 100 Gew.-Anteil der Teilchengröße < 40 µm und 0 - 35 Gew.-Anteil 40 - 100 µm,
Graphit und/oder Molybdädisulfid-Pulver:
50 - 100 Gew.-Anteil < 5 µm und 0 - 50 Gew.-Anteil 5 - 160 µm.

10. Verfahren zur Herstellung eines Bauteiles für Synchronisierereinrichtungen nach Anspruch 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß das fertig gesinterte Bauteil anschließend im Bereich der Reibfläche mittels Hochdruck-Partikelstrahlens mit Partikeln von 400 - 500 µm Teilchengröße bei einem Stahldruck > 5 bar oberflächlich nachverdichtet und kaltverfestigt wird.

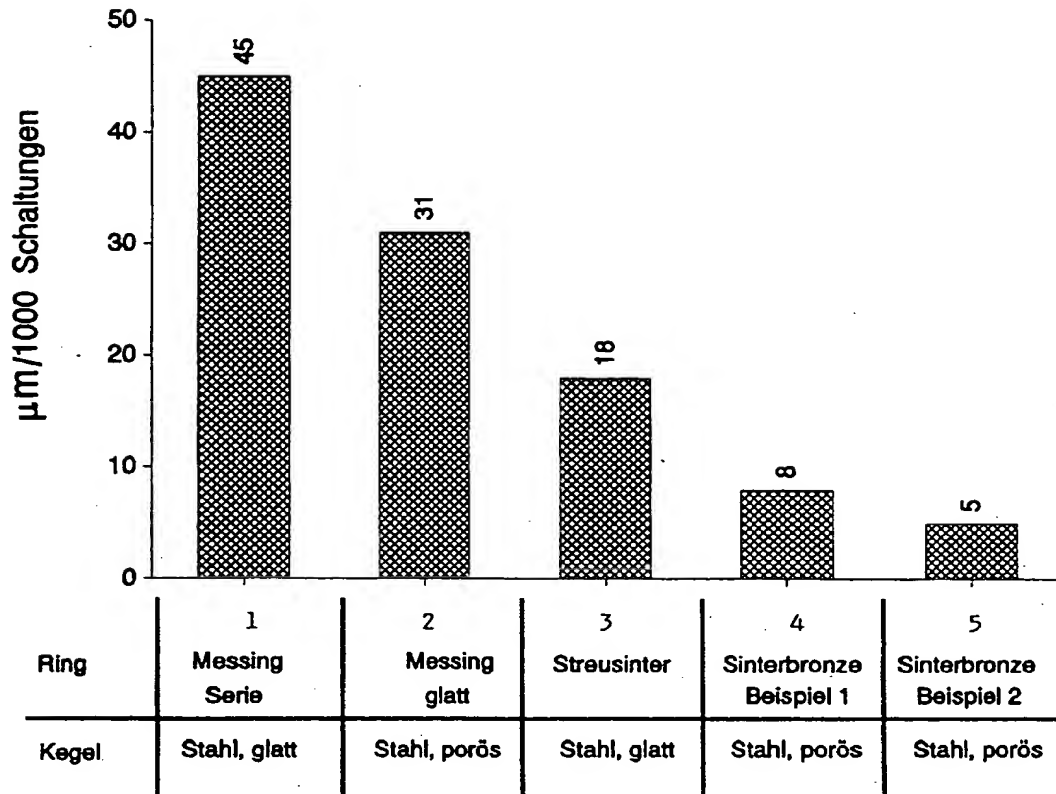
11. Verfahren zur Herstellung eines Bauteiles für Synchronisierereinrichtungen nach Anspruch 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß der metallische Werkstoffanteil Zink in Form von Messingpulver < 150 µm Teilchengröße in die Werkstoff-Ausgangsmischung eingebracht wird.

12. Verwendung eines Bauteils für Synchronisierereinrichtungen nach Anspruch 1 bis 11 in der Reibpaarung mit einem Bauteil hoher Oberflächenporosität aus Stahl.



Figur 1

Verschleißraten unterschiedlicher Reibpaarungen



Figur 2



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 95 20 3320

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
Y	EP-A-0 505 345 (HOERBIGER) * Seite 2, Zeile 30 - Zeile 45 * * Seite 3, Zeile 1 - Zeile 19; Beispiel 1 *	1	F16D69/02 F16D23/04
Y	GB-A-2 135 411 (LUCAS INDUSTRIES) * Seite 1, Zeile 42 - Seite 2, Zeile 5 * * Seite 4, Zeile 35 - Seite 6 *	1,7,8	
Y	DE-A-37 23 999 (ZWN ZAHNRADWERK NEUENSTEIN GMBH) * Spalte 4, Zeile 16 - Zeile 62 *	1,7,8	
Y	DATABASE WPI Derwent Publications Ltd., London, GB; AN 95-128629 & JP-A-07 053 947 (TOKAI CARBON) , 28. Februar 1995 * Zusammenfassung *	1,9	
Y	DATABASE WPI Derwent Publications Ltd., London, GB; AN 93-261897 & JP-A-05 179 232 (TOSHIBA TUNGALLOY) , 20. Juli 1993 * Zusammenfassung *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6) F16D
Y	DATABASE WPI Derwent Publications Ltd., London, GB; AN 83785883 & JP-A-58 147 481 (MIYAUCHI) , 2. September 1983 * Zusammenfassung *	1,9	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 13. März 1996	Prüfer Boulon, A
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 150 (01.91) (P04C01)